iztm
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

WRZESIEŃ 2024



22 września



Dzień bez samochodu

W tym dniu bezpłatnie skorzystasz
z Warszawskiego Transportu Publicznego!





AKTUALNOŚCI

FOTOREPORTAŻ

TEMAT NUMERU

TWARZE WTP

WTP W PRAKTYCE

HISTORIA

iztm
MAGAZYN ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE

ul. Grochowska 316/320, 03-839 Warszawa

Redaktor prowadzący:
Tomasz Kunert

Zespół redakcyjny:
Łukasz Majchrzyk, Katarzyna Kosmal, Leszek Peczyński

Opracowanie graficzne, skład
Agnieszka Buszka

Prenumerata:
wtp.waw.pl (zakładka iZTM)
www.wtp.waw.pl/iztm

Znajdziesz nas na:

www.wtp.waw.pl

www.facebook.com/wtp.warszawa

www.twitter.com/wtp_warszawa

www.instagram.com/wtp_warszawa

Napisz do nas: newsletter@ztm.waw.pl

Drodzy Czytelnicy,

Dzień bez Samochodu czyli 22 września to znakomita okazja aby wypróbować jak podróżuje się transportem publicznym. Tego dnia wszystkim – tramwajami, autobusami, metrem, pociągami można jeździć bezpłatnie. W tym roku to niedziela, co też można wykorzystać i zupełnie gratis wybrać się na wycieczkę za miasto; nawet dość daleko bo także w Kolejach Mazowieckich i Warszawskiej Kolei Dojazdowej przejazdy będą bezpłatne. Tak więc wszystkich sceptyków, niedowiarków, samochodziarzy zapraszamy do komfortowych pojazdów Warszawskiego Transportu Publicznego.

A dzień wcześniej zapraszamy na święto miłośników komunikacji czyli Dni Transportu Publicznego. Spotykamy się w zajezdni tramwajowej Żoliborz – będą reprezentacje warszawskich operatorów komunalnych ze mnóstwem atrakcji dla małych i dużych. I tradycyjnie nie zabraknie zabytkowych autobusów i tramwajów – na wystawach stałych i w ruchu na specjalnych liniach. Nikt nie będzie się nudził.

W tym numerze, trochę nietypowo, w fotoreportażu, przypominamy wcześniejsze Dni Transportu Publicznego. Pokazujemy wydarzenia, miejsca, atrakcje, których niestety (z różnych powodów) już na DTP nie ma. Oczywiście są inne, tak więc... zajezdnia na ulicy Zgrupowania AK „Kampinos” będzie otwarta dla wszystkich od godz. 10.00.

Życzymy przyjemnej lektury

DTP 2024
DNI TRANSPORTU PUBLICZNEGO

DTP 2024
DNI TRANSPORTU PUBLICZNEGO

Na Dni Transportu Publicznego zaprasza Prezydent m.st. Warszawy Rafał Trzaskowski



21/09/2024

Zajezdnia tramwajowa„Żoliborz”
ul. Zgrupowania AK "Kampinos" 10
godz. 10.00 - 16.00



- Piknik rodzinny
- Zwiedzanie zajezdni
- Wystawa i przejazdy zabytkowym taborem
- Zaproszenia na wejście do STP „Kabaty” i Bocznicy kolejowej „Warszawa-Wola SKM”
- Rodzinne gry i zabawy

Wstęp wolny



22/09/2024

Zwiedzanie:

- **Bocznicy kolejowej „Warszawa-Wola SKM”**
- **Stacji Techniczno-Postojowej „Kabaty”**

Wstęp z zaproszeniami (do zdobycia 21.09)



Więcej informacji
wtp.waw.pl/dtp2024
#DTP2024

Łączymy Warszawę

Warszawski Transport Publiczny

patronat honorowy Prezydenta miasta stołecznego Warszawy

Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej w Warszawie

mza

SKM

Patronat medialny:
radio kolor 103 FM

Znamy bohaterskie osobowości transportu publicznego

Już po raz siódmy Zarząd Transportu Miejskiego zorganizował konkurs Osobowość Warszawskiego Transportu Publicznego Przyjazna Pasażerom. Nagrodzeni zostali m.in. pracownicy, których zdecydowane i bohaterskie działanie podczas wykonywania obowiązków służbowych pomogło uratować czyjeś zdrowie i życie.

Osobowość Warszawskiego Transportu Publicznego Przyjazna Pasażerom to cykliczny konkurs organizowany przez Zarząd Transportu Miejskiego od 2018 roku. Operatorzy świadczący usługi przewozowe w Warszawie wyróżniają pracowników, którzy lubią swoją pracę, nie unikają zawodowych wyzwań, a pasażerowie i współpracownicy zawsze mogą na nich liczyć.

– Dziś chcemy uhonorować wspaniałych ludzi – pracowników warszawskich spółek transportowych. Bo Warszawski Transport Publiczny to nie tylko nowoczesne autobusy, tramwaje oraz pociągi metra i Szybkiej Kolei Miejskiej, ale to przede wszystkim ludzie komunikacji miejskiej. To nie tylko wybitni fachowcy w swoich dziedzinach, ale także wrażliwe i pełne empatii osoby, na które zawsze możemy liczyć – w różnych, często nieoczywistych sytuacjach. Dziś chcemy je docenić i przedstawić mieszkankom i mieszkańcom stolicy – mówił podczas uroczystości Tomasz Mencina, zastępca prezydenta m.st. Warszawy.

– Mamy zaszczyt i przyjemność nagrodzić 16 niezwykłych osobowości Warszawskiego Transportu Publicznego, a przede wszystkim wspaniałych, otwartych i odważnych ludzi. Dziś chcę wam wszystkim podziękować za wasz trud i serce. Dzięki waszej pracy mieszkanki i mieszkańcy stolicy codziennie bezpiecznie docierają do domów, szkół i miejsc pracy. A w tych nieoczywistych, trudnych – zdrowotnych i nierzadko dramatycznych sytuacjach – wykazujecie się empatią i okazujecie wsparcie naszym pasażerom – powiedziała Katarzyna Strzegowska, dyrektorka Zarządu Transportu Miejskiego m.st. Warszawy.

Wyróżnienia w konkursie przyznawane są w dwóch kategoriach: „Bohater WTP" oraz „Wybitny pracownik WTP".

Bohater WTP

To osoby, które uratowały życie lub zdrowie pasażerów. W tej kategorii zostali nagrodzeni pracownicy Metra Warszawskiego: Małgorzata Bajor, Małgorzata Długoszek, Mariola Magierska, Piotr Brzozowski, Kristian Kowalski, Łukasz Rogowski; Miejskich Zakładów Autobusowych: Arkadiusz Bekiesz i Marcin Miśko; Tramwajów Warszawskich: Agnieszka Mrozowska, Maciej Kielak, Konrad Trzebiński, Paweł Wójcik oraz firmy Relobus – Marcin Wesołowski.

Nagrodzona w tej kategorii **Małgorzata Bajor** pracuje w Metrze Warszawskim od 2018 roku. Pomogła uratować życie pasażerowi, u którego nastąpiło zatrzymanie akcji serca i całkowita utrata przytomności. Pani Małgorzata natychmiast przystąpiła do reanimacji i kontynuowała ją nawet po rozładowaniu się sprzętu – defibrylatora AED. Dzięki jej odwadze i zaangażowaniu udało się przywrócić poszkodowanemu czynności życiowe.



Pomimo, że **Małgorzata Długoszek** z Metra Warszawskiego pracuje na stanowisku jednoosobowym, bardzo dobrze odnajduje się w pracy zespołowej. Przykładem tego jest zdarzenie z ubiegłego roku, kiedy Pani Małgorzata zauważyła leżącego przy wyjściu z metra mężczyznę. Natychmiast wezwała pogotowie oraz poinformowała drugą dyżurną stacji, która rozpoczęła reanimację. Była to szybka i skoordynowana akcja ratunkowa, która uratowała życie pasażerowi.

Mariola Magierska pracuje na stanowisku dyżurnej stacji w Metrze Warszawskim od 2015 roku. Kiedy z wagonu metra został wyprowadzony pasażer z atakiem epilepsji – będący zarówno pod wpływem narkotyków, jak i środków odurzających – Pani Mariola pomogła uspokoić się mężczyźnie i odwiodła go od próby samobójczej.

Agnieszka Mrozowska pracuje jako motornicza Tramwajów Warszawskich i była świadkiem niebezpiecznego incydentu na jednym z przystanków. Natychmiast ruszyła na pomoc kobiecie, która przewróciła się i straciła przytomność. Pani Agnieszka wykonywała profesjonalnie reanimację – aż do czasu przyjazdu odpowiednich służb. Wykazała się nie tylko umiejętnościami, ale również odwagą i empatią, co uratowało życie kobiecie.

Arkadiusz Bekiesz (Miejskie Zakłady Autobusowe) wykazał się prawdziwym bohaterstwem stając w obronie dwóch dziewczyn, zaatakowanych przez agresywnego pasażera. Świadek zdarzenia zgłosił je kierowcy, a ten natychmiast zareagował. Zatrzymał się na najbliższym przystanku i zmusił agresora do opuszczenia autobusu.

Piotr Brzozowski pracuje w Metrze Warszawskim od 2013 roku. Sterując ruchem pociągów otrzymał informację, że na peronie znajduje się mężczyzna pilnie potrzebujący pomocy. Udał się na miejsce zdarzenia i pomógł młodszemu koledze w udzielaniu pomocy. Dzięki masażowi serca wykonaniu z użyciem urządzenia AED udało się przywrócić funkcje życiowe mężczyźnie.

W grudniu 2023 roku **Maciej Kielak** prowadził tramwaj. W pewnym momencie zauważył wsiadające do składu niepełnosprawne dziecko. Jego uwagę zwrócił nietypowy, jak na tę porę roku strój dziecka. Chłopiec był ubrany w krótkie spodenki, koszulkę i klapki. Pan Maciej poprosił, aby dziecko zajęło miejsce jak najbliżej kabiny, aby mógł je obserwować. W tym czasie powiadomił odpowiednie służby, dzięki czemu po kilkunastu minutach dziecko zostało przekazane opiekunowi prawnemu i otrzymało opiekę medyczną.

Z kolei **Marcin Miśko** z Miejskich Zakładów Autobusowych zaopiekował się błąkającym po pętli dziesięciolatkiem i powiadomił policję. Okazało się, że chłopca szuka już rodzina i służby, a on sam uciekł ze szkoły, ponieważ był prześladowany.

Łukasz Rogowski pracuje w Metrze Warszawskim od 2015 roku. Tuż przed zakończeniem dwunastogodzinnego dyżuru Pan Łukasz uratował życie 60-letniemu pasażerowi, który zasłabł. Zanim dotarło pogotowie dyżurny reanimował mężczyznę przez 20 minut – zarówno przy pomocy defibrylatora, jak i manualnie.

Konrad Trzebiński, Tramwaje Warszawskie. Pan Konrad wraz z innymi instruktorami nadzoru ruchu pomógł nieprzytomnemu pasażerowi. Dzięki szybkiej reakcji oraz przygotowaniu do działania w nagłych przypadkach udało się odzyskać i podtrzymać funkcje życiowe u mężczyzny – do czasu przyjazdu karetki pogotowia.

Do autobusu linii 114, którym kierował **Marcin Wesołowski** (firma Relobus), wsiadł zdezorientowany mężczyzna, który nie potrafił określić kim jest i dokąd zmierza. Pan Marcin w taktowny sposób okazał mu zainteresowanie, posadził go przy kabinie kierowcy, a po dotarciu na pętlę skontaktował się ze służbami, które udzieliły pomocy pasażerowi.





Paweł Wójcik, Tramwaje Warszawskie. Pan Paweł wraz z innymi instruktorami nadzoru ruchu został skierowany do zdarzenia, związanego z zasłabnięciem pasażera w tramwaju. Instruktorzy natychmiast przystąpili do reanimacji z użyciem defibrylatora. Kontynuowali reanimację do czasu przybycia pogotowia ratunkowego. Pasażerowi udało się przywrócić funkcje życiowe i to prawdopodobnie uratowało mu życie.

Wybitny Pracownik WTP

W tej kategorii uhonorowane zostają osoby wyróżniające się zaangażowaniem i inicjatywą oraz pozytywnym stosunkiem do pasażerów, współpracowników i przełożonych.

Pierwsze miejsce w tegorocznej edycji zajęła **Katarzyna Wójcik** z Miejskich Zakładów Autobusowych. Pani Katarzyna kieruje autobusami od 2005 roku. Nie tylko angażuje się w wydarzenia promujące komunikację miejską, ale przede wszystkim doskonale radzi sobie z różnymi niespodziewanymi sytuacjami – m.in. udzieliła pomocy dwuletniemu dziecku pozostawionemu bez opieki oraz rannemu pasażerowi, który wsiadł do autobusu z urazem głowy. Jako wolontariuszka odwiedziła jeden z warszawskich szpitali dziecięcych, gdzie zaprezentowała najmłodszym kulisy swej pracy i dzięki temu pomogła im zapomnieć o trudach pobytu w szpitalu.

Drugim miejscem doceniony został **Tadeusz Bieńko** – również z MZA. Chociaż pasażerowie nie mogą zobaczyć Pana Tadeusza podczas wykonywania obowiązków zawodowych – jest ślusarzem samochodowym – to widzą efekty jego pracy. Dzięki ogromnej wiedzy i doświadczeniu stał się nieformalnym opiekunem wszystkich zabytkowych pojazdów, które możemy podziwiać – między innymi podczas Nocy Muzeów. Potrafi stworzyć od zera praktycznie każdą ich część – i to bez dokumentacji. Ten prawdziwy pasjonat transportu publicznego dzieli się też wiedzą z innym pracownikami.

Trzecie miejsce przypadło **Mariuszowi Paśkiewiczowi** z Tramwajów Warszawskich. Pan Mariusz pracuje jako motorniczy od 2016 roku. Wykazuje się ponadprzeciętną obowiązkowością, dyscypliną, punktualnością oraz wysoką kulturą osobistą. Dba o bezpieczeństwo swoje i pasażerów oraz współtworzy pozytywny wizerunek Tramwajów Warszawskich. Zdaniem swoich przełożonych oraz jury konkursowego w pełni zasłużył na wyróżnienie jako „Wybitny Pracownik WTP".



Autobus linii 198 dowozi uczniów do liceum w Wesołej

Od poniedziałku, 16 września uczniowie CLXIII Liceum Ogólnokształcącego im. Czesława Niemena w Wesołej mogą dojechać do szkoły autobusem WTP.



Autobusy linii 198 w godzinach 7.00–17.00 w wybranych kursach co 30 minut, dojeżdżają do CLXIII Liceum Ogólnokształcącego na ulicy J. Słowackiego 3. Wariantowa trasa prowadzi od głównego traktu dzielnicy czyli ulicy 1. Praskiego Pułku WP, ulicami J. Słowackiego, G. Narutowicza i J.S. Niemcewicza. Na tym odcinku trasy jest sześć nowych przystanków – trzy na ulicy J. Słowackiego i trzy na G. Narutowicza. Autobusy kursują według nowego rozkładu jazdy.

Nowa pętla autobusowa na Zielonej Białołęce



Niespełna rok temu autobusy zadebiutowały na ulicy G. Verdiego. To nie był jednak koniec zmian na Zielonej Białołęce - ruszyła nowa pętla autobusowa, zbiegu ulic G. Verdiego i M. Callas.

Kolejny etap budowy kanalizacji na ulicach Fajnej i Mańkowskiej i zmiany w kursowaniu autobusów wynikające z zamknięć ulic, umożliwiły uruchomienie pętli autobusowej Osiedle Zielona Dolina. Od 18 września kończą i rozpoczynają tam kursy autobusy linii **226**, które zostały skierowane bezpośrednio ulicą G. Verdiego. Na swoją stałą trasę ulicami Ruskowy Bród, M. Callas i G. Verdiego wróciły autobusy **134**, natomiast obecna trasa objazdowa linii **120** nie zmieniła się.

Na nowej pętli mogą zatrzymać się cztery autobusy przegubowe – dwa przy krawędzi peronowej oraz dwa na części technicznej. Potrzebujemy nowej pętli w tym rejonie, ponieważ rozwija się tam zabudowa mieszkaniowa i zakładamy, że będzie się także rozwijała sieć WTP a pętla, która jest w pobliżu, czyli Olesin, jest zbyt mała.

Tramwaj na Zieloną Białołękę z umową na dokumentację projektową

Tramwaje Warszawskie podpisały umowę na wykonanie kompleksowej dokumentacji projektowej dla nowej trasy tramwajowej na wschodnią część Białołęki. Budowa tej oczekiwanej przez mieszkańców dzielnicy trasy powinna rozpocząć się w 2028 roku.

Tramwaje Warszawskie podpisały umowę z firmą Voessing Polska sp. z o.o. na zaprojektowanie nowej trasy, która ma skomunikować tereny intensywnie rozwijającej się Białołęki z metrem. Wartość umowy wynosi nieco ponad 25 mln zł brutto.

Firma wybrana w przetargu przygotuje kompletną dokumentację projektową – zarówno budowlaną, jak i wykonawczą, a także przeprowadzi wszystkie uzgodnienia z gestorami sieci i jednostkami merytorycznymi m.st. Warszawy. Musi też przygotować wszelkie materiały niezbędne do uzyskania pozwolenia na rozpoczęcie prac. Przyszły wykonawca tramwaju na Zieloną Białołękę otrzyma komplet materiałów umożliwiających prowadzenie budowy.

dokumentacja powinna być gotowa w I kwartale 2028 roku. W pierwszym etapie firma Voessing wykona analizę obsługi komunikacyjnej połączenia wschodniej części Białołęki ze stacją metra Kondratowicza – z określeniem powiązań z komunikacją autobusową i możliwości wykonania wspólnej trasy tramwajowo-autobusowej na części odcinka. Kolejny krok po wyborze jednego z trzech wariantów to opracowanie projektów budowlanych. Będą to



Jak pojadą tramwaje?

Trasa będzie miała prawie 6,5 km długości. Rozpocznie się na Targówku przy skrzyżowaniu ulic Matki Teresy z Kalkuty i Rembielińskiej, gdzie będzie się łączyć z istniejącą siecią tramwajową. Dalej torowisko będzie prowadziło ulicami św. Wincentego i Głębocką. Następnie kilometrową estakadą przejdzie nad trasą S8 i rondem Małej Brzozy. Ostatni odcinek będzie biegł w rezerwie terenowej aż do Szkoły Podstawowej nr 112 przy ulicy Zaułek, gdzie znajdzie się pętla autobusowo-tramwajowa. Taki przebieg pozwoli na sprawne połączenie Zielonej Białołęki ze stacją metra Kondratowicza oraz istniejącą siecią tramwajową.

Na nowej trasie tramwaje będą mogły kursować nawet co 2-3 minuty. Czas przewidywanego przejazdu tramwajem z pętli przy ulicy Zaułek do stacji metra przy Kondratowicza wyniesie około 15 minut, a do Dworca Wileńskiego około 30 minut.

Kiedy ruszy budowa?

Projektant będzie miał około 42 miesięcy na realizację zamówienia, co oznacza, że

projekty architektoniczno–budowlane i projekty wykonawcze dla samej trasy tramwajowej oraz pozostałej infrastruktury – takie, jak m.in. podstacje zapewniające dopływ energii elektrycznej, budynki techniczne i socjalne.

Wykonawca opracuje także dokumenty wymagane do pozyskania decyzji pozwalających na rozpoczęcie robót budowlanych, w tym raport ponownej oceny oddziaływania inwestycji na środowisko.

W trakcie tych 42 miesięcy wykonane zostanie nie tylko opracowanie dokumentacji projektowej – to również czas na wszystkie formalności administracyjne związane z wydaniem decyzji, zatwierdzeń, opinii i pozwoleń. Najwięcej czasu może zabrać przeprowadzanie procedury ponownej oceny oddziaływania inwestycji na środowisko.

Realizacja robót budowlanych, po odebraniu dokumentacji projektowej i pozyskaniu niezbędnych decyzji administracyjnych, zaplanowana jest na lata 2028-2030.

Ścieżki na nowo

Na antresolach i w przejściach podziemnych pięciu stacji metra linii M1 będzie nowe oznakowanie dotykowe dla osób niewidomych i niedowidzących. Ułożone zostaną kamienne ryflowane płyty.

Pierwsza linia metra była budowana w czasach, gdy nie było określonych wymagań dotyczących dostępności dla osób z niepełnosprawnościami czy o ograniczonej mobilności. I tak, m.in. windy pomagające dostać się na stacje osobom z niepełnosprawnościami, seniorom i podróżującym z dziećmi w wózkach, zostały zbudowane w ograniczonej liczbie, nie było oznaczeń dla osób niewidomych i niedowidzących a także ścieżek dotykowych, pól uwagi i pasów ostrzegawczych ułatwiających poruszanie

się oraz będących punktem odniesienia w przestrzeni i drogowskazem umożliwiającym orientację. Dlatego systematycznie stacje linii M1 modernizujemy i dotychczas wybudowaliśmy dodatkowe windy na Imielinie (dwie), Stokłosach (dwie), Ursynowie (dwie), Racławickiej (jedna), Służewie (jedna) i Polu Mokotowskim (trzy) a nowe stacje, na drugiej linii metra, budowane są według współczesnych standardów.

Teraz na antresolach i w przejściach podziemnych stacji Pole Mokotowskie, Politechnika, Ratusz Arsenał, Służew, Plac Wilsona wymieniamy oznakowanie dotykowe, które ułatwia poruszanie się po stacji osobom niewidomym i niedowidzącym. Obecne ścieżki dotykowe ze stali nierdzewnej są już od kilku lat użytkowane w warszawskim metrze (a także np. na dworcach kolejowych), ale teraz pojawią się nowe – trwale i wygodniejsze dla pasażerów, wykonane z ryflowanych płyt granitowych. Prace obejmą wymianę ścieżek dotykowych (ścieżek prowadzących), pól uwagi (zmiana kierunku przebiegu ścieżek dotykowych), pasów ostrzegawczych (przed schodami). Kto jest ciekawy, jak te nowe listwy wyglądają niech wybierze się na stację Pole Mokotowskie, tam już takie zamontowaliśmy, przy okazji budowy trzech nowych wind na głowicy północnej.

Rozpoczął się także montaż nowych płyt po południowej stronie stacji. Wykonawca już wcześniej przygotował miejsce na płyty; prace prowadzone są bez ograniczania kursowania pociągów metra. W sumie wymienionych będzie ok. 1100 metrów ścieżek, ok. 225 sztuk pól uwagi i 195 metrów pasów ostrzegawczych. Prace zakończą się w połowie grudnia i będą kosztowały ok. 1,3 mln złotych.



Jest pomysł na eko-parking na Połczyńskiej

Więcej zieleni, zbiorniki retencyjne, dodatkowe punkty ładowania pojazdów elektrycznych, zadaszenia z panelami fotowoltaicznymi. Tak zmieni się parking „Parkuj i Jedź” Połczyńska. Co istotne, po zakończeniu przebudowy będą mogli z niego korzystać nie tylko kierowcy. Obiekt zyska dodatkową funkcję – stanie się zielonym miejscem rekreacji dostępnym dla wszystkich mieszkańców.

M.st. Warszawa podpisało umowę z Narodowym Funduszem Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej na dofinansowanie adaptacji do zmian klimatycznych terenu, na którym działa dziś parking P+R Połczyńska. Środki unijne pokryją ponad połowę kosztów eko-modernizacji obiektu.

– *To będzie duża zmiana na terenie obecnego parkingu i pierwsza tego typu inwestycja w mieście. Projekt zakłada, że blisko połowa powierzchni obiektu, czyli 1,4 ha będzie udostępniana jako miejsce rekreacji i wypoczynku. Mieszkańcy skorzystają na tym szczególnie w soboty i niedziele, kiedy parking praktycznie nie pełni swojej podstawowej funkcji. Dlatego nie będzie tu klasycznego ogrodzenia, a sam teren zostanie otwarty m.in. dla mieszkańców pobliskich osiedli* – mówi Maciej Fijałkowski, sekretarz m.st. Warszawy.

Woda i rośliny

Zdecydowana większość prac związana z modernizacją parkingu skupi się na nadaniu mu bardziej ekologicznego charakteru, a tym samym o wiele bardziej atrakcyjnego dla lokalnej społeczności. Część betonowej nawierzchni obiektu zostanie zmieniona na taką, która przepuszcza wodę. Zostanie wybudowany system zagospodarowania wód opadowych i roztopowych. Powstaną trzy zbiorniki retencyjne, w tym jeden otwarty o charakterze rekreacyjnym. Woda zgromadzona w zbiornikach będzie wykorzystywana m.in. podlewania roślin.

Tereny zielone zostaną uporządkowane i dodatkowo będą posadzone nowe drzewa – 50 sztuk – oraz ok. 1000 krzewów i 500 pnączy. Pojawi się także ogólnodostępny ogród ze ścieżkami edukacyjnymi i ławkami. Łącznie zielona infrastruktura wybudowana lub zmodernizowana w celu przystosowania do zmian klimatu obejmie niemal 2,4 ha.

Zielona energia

Na Połczyńskiej zostaną również wybudowane drewniane konstrukcje, których zadaszenia zostaną wyłożone roślinnymi dywanami oraz pokryte panelami fotowoltaicznymi. Tak samo będzie zagospodarowany dach budynku zaplecza technicznego.

Ale to nie jedyne ekologiczne rozwiązania planowane na Połczyńskiej. Na nowym eko-parkingu zostanie wdrożony system zarządzania energią, w ramach którego powstanie przemysłowy magazyn energii elektrycznej, a oświetlenie zostanie wymienione na energooszczędne. Osoby zostawiające samochody i rowery na parkingu zyskają dziesięć punktów ładowania pojazdów elektrycznych. W trakcie normalnej eksploatacji parking nie będzie potrzebował energii z sieci – wystarczy ta ze słońca, która zasili instalację o mocy ok. 100 kW.

Gruntowna modernizacja P+R Połczyńska to także okazja do przebudowy i remontu części układu drogowego parkingu. Obiekt zostanie także podłączony do Centrum Zarządzania Parkingami, co usprawni m.in. kontrolę oraz sterowanie instalacjami i urządzeniami.

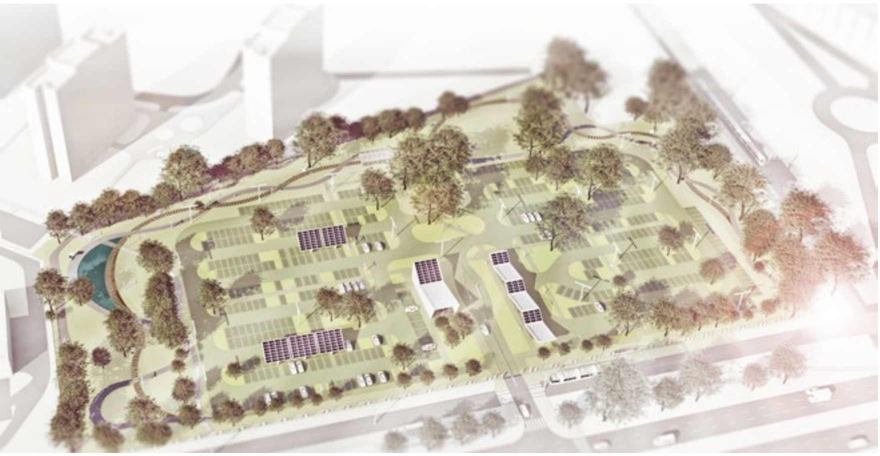
Kiedy ruszą prace?

Gotowa jest już kompletna dokumentacja potrzebna do rozpoczęcia prac, łącznie z pozwoleniem na budowę. Teraz konieczne będzie ogłoszenie przetargu na wybór wykonawcy. Podpisanie umowy na roboty budowlane planowane jest na przełomie 2024 i 2025 roku. Zakończenie planowane jest w 2027 roku.

W ramach realizacji projektu zostaną również przeprowadzone działania informacyjno-promocyjne, w tym: spotkania z mieszkańcami (np. dotyczące adaptacji do zmian klimatu), ścieżki informacyjne (w części parkowej terenu znajdą się elementy wyposażenia z tablicami edukacyjnymi, które wytyczą ścieżkę edukacyjną na temat zmian klimatu).

Projekt pn. „EKO P+R Połczyńska" w ramach programu FENiKS 2021-2027, Działanie FENX.01.02. – Adaptacja terenów zurbanizowanych do zmian klimatu. Typ projektów: Wsparcie zrównoważonych systemów gospodarowania wodami opadowymi z udziałem zieleni/zielono-niebieskiej infrastruktury/rozwiązań opartych na przyrodzie.

Beneficjent: Miasto Stołeczne Warszawa. Okres realizacji: 1 stycznia 2021 roku – 31 grudnia 2027 roku. Wartość całkowita: 40 927 548,21 zł (dofinansowanie ze środków UE: 23 552 693,40 zł)



Nowe hotele na... STP Kabaty

Metro Warszawskie wspiera ważne dla środowiska owady oraz płazy, stawiając im „mieszkania". Na terenie Stacji Techniczno-Postojowej na Kabatach powstały dla nich nowe domki, nazywane potocznie hotelami.

STP Kabaty to około 30-hektarowa przestrzeń położona tuż przy Lesie Kabackim. Oprócz bazy dla pociągów metra – w ramach wspierania ekosystemu – znalazło się tu również miejsce na pasieki, domki dla jeży, oczko wodne oraz łąki kwietne.

Dach nad głową dla pszczół

Owady potrzebują schronienia przed deszczem, niskimi temperaturami oraz polującymi na nie drapieżnikami. Dlatego otrzymały dodatkowy dach nad głową. Metro Warszawskie umieściło na STP Kabaty łącznie siedem dodatkowych domków, w tym dwa przeznaczone specjalnie dla pszczół murarek. To swoiste azyle, w których owady mogą się schować i rozmnażać.

Tworząc takie miejsca, miasto wpływa na kształtowanie środowiska. Owady – takie jak pszczoły murarki – tworzą różnorodność biologiczną. Bez nich wiele gatunków roślin nie wydałoby kwiatów ani owoców.

Schronienie nad wodą

To nie jedyne ekologiczne zmiany, jakie Metro Warszawskie wprowadziło w ostatnim czasie na STP Kabaty. Zgodnie z wytycznymi przyrodnika, który wizytował w tym roku ursynowską bazę pociągów metra, przy oczku wodnym, w specjalnej strefie bez koszenia trawy, ułożone zostały konary pozostałe po pielęgnacji zieleni. Będą służyły za schronienie dla płazów.



Pętle w zieleni

Jak najwięcej zieleni, szczególnie w obliczu obecnych zmian klimatycznych, jest w miastach jak najbardziej pożądane. Kwiaty, krzewy i drzewa znajdziemy również na pętlach Warszawskiego Transportu Miejskiego. Ich obecność w tych miejscach bywa jednak ciekawym wyzwaniem.

Od kilku lat roślinami na 61 pętlach zajmuje się Zarząd Oczyszczania Miasta (ZOM). To ok. 12 ha terenów zieleni z trawnikami, krzewami, drzewami, a w wybranych miejscach także sezonowymi dekoracjami w kwiatowych wieżach. Krańcowe przystanki to jednak lokalizacje dość szczególne, a rośliny, które się tam znajdują, nie są wybierane przypadkowo.

Przystanki w kwiatach

Dla pasażerów zieleń to przede wszystkim bardziej estetyczne i przyjemniejsze miejsce oczekiwania na tramwaj czy autobus. Piętrowe wieże kwiatowe ustawione są na ośmiu pętlach, w takich miejscach, gdzie niemożliwe jest posadzenie kwiatów bezpośrednio w ziemi. Kompozycje, które się na nich znajdują, zawierają sezonowe kwiaty i ozdobne trawy.

- Rośliny, które wybieramy do aranżacji pętli, musza spełniać szereg wymagań. Oprócz walorów estetycznych, jak ciekawe zestawienia kolorów, powinny przede wszystkim być odporne na niełatwe miejskie warunki. – mówi Marta Kucińska, ogrodniczka z Zarządu Oczyszczania Miasta. - Muszą radzić sobie z różnymi czynnikami atmosferycznymi, jak intensywniejsze jesienne opady, niższe temperatury, duże nasłonecznienie latem czy wiatr, na które często są narażone na krańcowych przystankach.

Kluczowy jest zarówno dobór gatunków, jak i późniejsza pielęgnacja. Kwiaty przez cały czas są objęte opieką ogrodników – są systematycznie podlewane i odżywiane nawozami oraz zabezpieczane przed chorobami i szkodnikami. W tym roku wiosną, oprócz tysięcy tulipanów kwitnących na kilku pętlach, pasażerowie mogli oglądać wielokolorowe bratki. Latem były to pelargonie, begonie i gaury, a na jesień ZOM zaplanował kompozycje z wrzosów, kapust ozdobnych i mrozów.

Już od kilku lat przy sezonowej zmianie dekoracji wieloletnie kwiaty ZOM oddaje w ręce mieszkańców, którzy dają im drugie życie w swoich ogródkach i na balkonach.

Zielono przez cały rok

Na krańcowych przystankach rośnie również wiele gatunków drzew i krzewów. Rośliny nie tylko poprawiają estetykę tych miejsc, ale mają też realny wpływ na lokalny mikroklimat – temperaturę i wilgotność. Chronią przed słońcem, wiatrem i pyłem, tworzą też naturalne dźwiękochłonne bariery.

Jednak umiejscowienie roślin w tak szczególnych lokalizacjach jak pętle autobusowe i tramwajowe ma wiele ograniczeń. Pasażerowie – także ci o ograniczonej mobilności lub rodzice z dziećmi w wózkach muszą mieć przestrzeń, aby swobodnie wsiadać do pojazdów. Wyznaczenie miejsc do nasadzeń utrudniają również różne instalacje nadziemne i podziemne, z którymi nie mogą kolidować korzenie czy korony drzew. Na pętlach tramwajowych ważne jest także zachowanie odpowiednich odległości od sieci trakcyjnej oraz w przypadku konserwacji czy napraw zapewnienie dostępu specjalistycznym pojazdom.



Pomimo takich obostrzeń ZOM znajduje miejsca, aby sadzić nowe drzewa i krzewy. Wiśnie i robinie, a także pęcherznice, hortensje i róże przybyły niedawno m.in. na pętlach Augustów, Sadyba, Woronicza czy Szczęśliwice. W planach są kolejne nasadzenia.

Nie tylko podlewanie

Zieleń na pętlach jest systematycznie pielęgnowana. Rośliny są regularnie podlewane, a częstotliwość nawadniania jest dostosowywana do warunków pogodowych. W czasie upałów dzieje się to częściej, natomiast jest wstrzymywane w czasie ulewnych deszczy.

Systematycznie odbywa się także pielenie, czyli usuwanie chwastów, które mogą zabierać kwiatom wodę czy składniki mineralne. Aby zapobiegać rozrostowi niechcianych roślin, część terenów jest ściółkowana – rozsypywana jest tam drobna kora, która ogranicza też wysychanie ziemi.

W terminach odpowiednich dla kalendarza ogrodniczego drzewa i krzewy są przycinane, aby były mocniejsze, lepiej rosły czy ładniej kwitły. Niezbędne cięcia techniczne są również wykonywane wtedy, kiedy wzrost gałęzi mógłby spowodować niebezpieczeństwo, m.in. w sąsiedztwie trakcji czy linii wysokiego napięcia.

Pętle autobusowe i tramwajowe to lokalizacje, które w przypadku projektowania zieleni mogą być wyzwaniem, ponieważ należy uwzględnić więcej czynników niż w przypadku zieleni w parkach czy skwerach. Priorytetem jest zachowanie bezpieczeństwa pasażerów i kierowców, konieczne jest również uwzględnienie wszystkich ograniczeń technicznych, a przy tym dobór roślin powinien być estetyczny i ciekawy. Zarząd Oczyszczania Miasta od kilku lat realizuje to wymagające zadanie z powodzeniem, o czym świadczy wiele pozytywnych opinii mieszkańców i turystów.

W e-POP MOŻESZ WIĘCEJ
NIE WYCHODZĄC Z DOMU

- ✓ zawnioskujesz o Kartę Miejską/Kartę Warszawiaka/nki;
- ✓ wyrobisz Kartę Ucznia;
- ✓ obsłużysz swoje ewentualne zadłużenie;
- ✓ spotkasz się z nami on-line jeśli masz pytania.

W Punktach Obsługi Pasażerów ułatwiamy
także obsługę wniosków wielorodzinnych i uprawnień.



Warszawski
Transport
Publiczny

TAK BYWAŁO NA DTP



2004



2013



2011



2017



2016



2015



2009



2006



2012



Czas na Europejski Tydzień Mobilności

Trwa Europejski Tydzień Mobilności – największe, coroczne wydarzenie, podczas którego promujemy ekologiczny transport miejski. Kulminacyjnym punktem ETM jest, przypadający 22 września, Dzień bez Samochodu – wówczas komunikacja w stolicy będzie BEZPŁATNA. Jest to także okazja do wspólnego świętowania podczas Dni Transportu Publicznego.

Europejski Tydzień Mobilności – w trosce o lepsze jutro

Celem ETM jest rozpowszechnianie wiedzy na temat zrównoważonego transportu oraz zachęcanie mieszkańców miast do zmiany niekorzystnych dla zdrowia przyzwyczajeń i wybieranie ekologicznych sposobów przemieszczania się, takich jak: komunikacja miejska, rower, chodzenie i współdzielenie podróży samochodem. Dlaczego? Bo warto mieć świadomość, że nawet drobna modyfikacja nawyków, czy podejścia znacząco wpływa na jakość życia. To oszczędność nie tylko czasu i pieniędzy, ale również troska o zdrowie i ekologię. To czystsze powietrze i mniejszy hałas.

W tym roku Europejski Tydzień Mobilności przebiega pod hasłem: „Współdzielenie przestrzeni publicznej." Wspólna przestrzeń publiczna to wiele korzyści. Warto tak ją rozplanować, by każdy – także piesi i rowerzyści – mogli poruszać się bezpiecznie i wygodnie w przyjaznym otoczeniu.

W weekend, 21-22 września zapraszamy na Dni Transportu Publicznego!

W tym roku, spotkamy się na terenie zajezdni tramwajowej Żoliborz przy ulicy Zgrupowania AK „Kampinos" 10. Startujemy o godz. 10:00 i bawimy się aż do 16:00. Na odwiedzających czeka moc atrakcji związanych z komunikacją miejską. Na dzień pełen dobrej zabawy zapraszają: Zarząd Transportu Miejskiego, Tramwaje Warszawskie, Miejskie Zakłady Autobusowe, Metro Warszawskie oraz Szybka Kolej Miejska. Wydarzenie patronatem honorowym objął Prezydent Miasta Stołecznego Warszawy Rafał Trzaskowski.

Do zajezdni przy dojedziecie specjalnymi liniami obsługiwanymi w większości zabytkowymi pojazdami. Przejazdy będą bezpłatne. Autobusy linii DTP będą kursowały między stacją metra Wawrzyszem a terenem DTP (ulicą J. Kasprowicza) a tramwaje linii D z Tarchomina Kościelnego do Młocin

Szczegóły na stronie internetowej DTP.

WARTO WIEDZIEC! Żeby móc wziąć udział w wydarzeniach zaplanowanych na drugi dzień – zwiedzanie bocznicy kolejowej Warszawa-Wola SKM i Stacji Techniczno-Postojowej na Kabatach - potrzebne będą wejściówki, które można będzie zdobyć wyłącznie w trakcie sobotnich Dni Transportu Publicznego.

Niedziela, 22 września – samochód zostaw w domu

Zwieńczeniem Europejskiego Tygodnia Mobilności i jednocześnie jego punktem kulminacyjny będzie Dzień Bez Samochodu. Tego dnia podróżowanie Warszawskim Transportem Publicznym, pociągami Kolei Mazowieckich i Warszawskiej Kolei Dojazdowej będzie BEZPŁATNE! Kasowniki zostaną wyłączone, a bramki metra otwarte.

Niedziela to także druga odsłona Dni Transportu Publicznego. Szczęśliwcy, którym uda się zdobyć wejściówki będą mogli obejrzeć z bliska bocznicę kolejową Warszawa-Wola SKM i Stację Techniczno-Postojowej na Kabatach. Zapraszamy do zwiedzania!

Europejski Dzień bez Samochodu – w WTP miejsce dla każdego

W niedzielę, 22 września obchodzić będziemy Dzień bez samochodu. Tego dnia podróże Warszawskim Transportem Publicznym będą bezpłatne.

W niedzielę 22 września, od godz. 00.00 do godz. 23.59, wsiadając do autobusu, tramwaju, metra lub pociągu Szybkiej Kolei Miejskiej z logo WTP, nie trzeba będzie kasować biletu. Kasowniki będą wyłączone, automaty biletowe w pojazdach nie będą sprzedawały biletów papierowych (kupowanie biletów długookresowych kodowanych na kartach miejskich będzie możliwe), otwarte będą bramki metra. Specjalną ofertę mają także samorządowi przewoźnicy kolejowi – Koleje Mazowieckie i Warszawska Kolej Dojazdowa. W niedzielę podróże pociągami WKD i KM po na wszystkich trasach będą bezpłatne.

Jeśli ktoś na co dzień nie korzysta z transportu publicznego, to tego dnia będzie miał doskonałą okazję, żeby przetestować, jak działa komunikacja publiczna w stolicy, aglomeracji warszawskiej a także w województwie mazowieckim, bo pociągi KM dojeżdżają do miejscowości odległych nawet o kilkaset kilometrów od stolicy.

Każdy się zmieści

Komunikacja publiczna doskonale pokazuje, że w przestrzeni miejskiej znajdzie się miejsce dla każdego. Nie musimy się tłoczyć, stać w drogowych zatorach lub wciskać w miejsca do parkowania - wystarczy tylko racjonalnie i rozsądnie korzystać z przestrzeni. Autobus przegubowy zabiera na pokład około 150 pasażerów, a skład tramwajowy czy pociąg metra jeszcze więcej. Wystarczy wyobrazić sobie, gdyby pasażerowie wszystkich pojazdów WTP nagle wsiedli do prywatnych aut i wyjechali na ulice...

Na szczęście warszawiacy mają wybór. Warszawski Transport Publiczny to dziś ponad 1500 autobusów, ok. 400 składów tramwajowych, 62 pociągi metra oraz 20 pociągów Szybkiej Kolei Miejskiej codziennie w ruchu w Warszawie i aglomeracji. Mamy ponad 300 linii autobusowych, 24 tramwajowe, pięć linii SKM i dwie linie metra. Możemy pomieścić bardzo wielu pasażerów – w końcu w zeszłym roku przewieźliśmy niemal 956 mln osób.

P+R – parkuj i korzystaj z bogatej siatki połączeń WTP

Jeśli ktoś swoją podróż rozpoczął samochodem, to zachęcamy do przesiadki do transportu publicznego. Tego dnia ze wszystkich parkingów P+R będzie można korzystać bezpłatnie, a potem - również bezpłatnie – w dalszą podróż ruszyć komunikacją miejską. A jest gdzie jeździć, bo długość linii WTP tylko na terenie Warszawy wynosi ponad trzy tysiące kilometrów.

W Polsce Dzień bez Samochodu obchodzony jest od 2004 roku. Z bezpłatnych przejazdów komunikacją miejską w ramach Europejskiego Tygodnia Mobilności i Dnia bez Samochodu mogą skorzystać mieszkańcy Warszawy, Wrocławia, Białegostoku, Głogowa, Jeleniej Góry, Konina, Kielc, Krakowa, Lublina, Łodzi, Nysy, Opola, Poznania, Stalowej Woli, Szczecina, Szczecinka, Torunia, Trójmiasta i Tychów.



Ekologia na ulicach i pod ziemią

Pasażerowie Warszawskiego Transportu Publicznego mogą mieć pewność, że kiedy wsiadają do naszych pojazdów, to przy okazji dbają o środowisko.

Duży może więcej, powinien też dawać dobry przykład. Warszawski Transport Publiczny oprócz tego, że sprawnie i wygodnie wozi pasażerów, to także pokazuje, że można i trzeba przy tej okazji dbać o środowisko. Dlatego nowy tabor spełnia restrykcyjne normy i jest energooszczędny, a kierowcy, maszyniści i motorniczowie jeżdżą tak, żeby ten efekt jeszcze wzmacniać. To się opłaca ekonomicznie i ekologicznie.

Każdy litr…

Codziennie na ulice aglomeracji wyjeżdża około 1500 autobusów, które są nowoczesne i nie pobierają tyle paliwa, co te eksploatowane w przeszłości (kto pamięta ikarusy, ten wie). Do nowoczesnej technologii warto też dodać ekologiczną jazdę, a to możliwe, bo wiele zależy w tym przypadku od człowieka.

Dlatego kierowcy Miejskich Zakładów Autobusowych, czyli największego przewoźnika, uczą się zasad eco-drivingu już podczas zajęć prowadzonych w ramach kwalifikacji wstępnej. Potem regularnie ten temat powraca w trakcie szkoleń okresowych. Ważne jest, żeby kierowcy pamiętali, że agresywna jazda nie skraca czasu przejazdu, ale za to negatywnie wpływa na komfort jazdy pasażerów i ilość zużytego paliwa.

W MZA powstają raporty, w których uwzględniony jest każdy kierowca, razem z typem pojazdu, na jakim pracuje i ilością zużytego paliwa. Od kilku lat – oprócz wozów z silnikami diesla – coraz popularniejsze są autobusy o alternatywnych źródłach energii – hybrydowe, elektryczne i gazowe. Ich prowadzenie także podlega zasadom eco-drivingu, a ilość wyprodukowanej i zużytej energii elektrycznej lub gazu ma również wpływ na środowisko naturalne. Dane są analizowane i jeśli paliwa mogłoby być mniej, to sprawdza się, czy to sprzęt zawiódł, czy jednak kierowca zapomniał o zasadach eco-drivingu.

…i kilowat

Tą samą ścieżką idą też kolejarze. Maszyniści Szybkiej Kolei Miejskiej już od 2018 roku prowadzą pociągi według zasad eco-drivingu i np. w 2020 roku, stołeczny przewoźnik zaoszczędził cztery tysiące MWh energii, czyli tyle, ile potrzeba do zasilenia 1,7 tys. gospodarstw domowych przez cały rok. Ograniczył również emisję dwutlenku węgla do atmosfery o ponad trzy tys. ton i zaoszczędził 2,7 mln złotych.

Maszynistów wspiera technologia. Tablety, których używają mają aplikacje podpowiadające, kiedy przyspieszyć i z jaką mocą, jak długo jechać z daną prędkością oraz kiedy rozpocząć hamowanie, żeby prowadzić skład jak najbardziej efektywnie. Za przykładem SKM idą przewoźnicy wojewódzcy. System wspierający ekonomiczną i ekologiczną jazdę testują maszyniści z Kolei Mazowieckich, Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej, Kolei Śląskich, Kolei Wielkopolskich oraz Kolei Małopolskich.

Na oszczędzanie energii stawiamy też w nowoczesnych tramwajach Hyundai, gdzie podobnie jak w Jazzach, zastosowany jest układ superkondensatorów, a zasobnik znajduje się na dachu. Zamiast oddawać prąd do sieci i „szukać" innego odbiorcy, tramwaj gromadzi ją na pokładzie. Nie ma strat, a energia zbierana przy hamowaniu służy do ponownego rozruchu. Tramwaj Hyundai do przewiezienia jednego pasażera na odcinku 1 km zużyje 15 watogodzin.

Ekologicznie jest nawet pod ziemią. W warszawskim metrze kursuje 37 składów wyprodukowanych przez konsorcjum Skoda Tranposrtation i Skoda Vagonka. Pociągi charakteryzują się m.in. tym, że podczas hamowania pociągi oddają energię elektryczną do tzw. trzeciej szyny. Potem korzystają z tej energii podczas rozruchu.



W sieci dobrych połączeń

Ma być wygodnie, ekologicznie, ekonomicznie i dla każdego. Dlatego oferta Warszawskiego Transportu Publicznego jest szyta na miarę i dostosowana do potrzeb mieszkańców nie tylko miasta, ale też całej aglomeracji. Sprawdź i przekonaj się, że warto postawić na WTP.

Kolej na integrację

Wszystkie środki transportu łączy jeden schemat połączeń, rozkładów jazdy i oznaczeń. Znakiem rozpoznawczym Warszawskiego Transportu Publicznego jest czerwona „tetka", będąca logotypem całego systemu i wszystkich jego składowych (pojazdy, przystanki, bilety, urządzenia, informacja)

W ramach integracji taryfowej występują następujące rodzaje biletów:

„Wspólny bilet ZTM-KM-WKD" – oferta taryfowa, w ramach której posiadacze biletów dobowych oraz dłuższych mogą podróżować pociągami Kolei Mazowieckich i Warszawskiej Kolei Dojazdowej na terenie Warszawy i ościennych gmin w określonych strefach.

Bilet ZTM w gminach – na podstawie biletów dobowych oraz dłuższych można podróżować liniami lokalnymi (od L-1 wzwyż) organizowanymi przez Zarząd Transportu Miejskiego we współpracy z gminami ościennymi;

Mazobilet to specjalna oferta pozataryfowa wprowadzona przez Koleje Mazowieckie. Bilety w jej ramach są honorowane w każdy weekend, tj. od godz. 19.00 w piątek do godz. 8.00 w poniedziałek oraz dodatkowo w wybrane weekendy.

Bilet warszawski Polregio to specjalna oferta dla pasażerów podróżujących pociągami Przewozów Regionalnych do i z Warszawy. Na podstawie tego rodzaju biletów kolejowych można korzystać ze wszystkich środków Warszawskiego Transportu Publicznego (autobusy, tramwaje, metro i SKM).

Bilet warszawski PKP Intercity to specjalna oferta dla pasażerów podróżujących po kraju pociągami PKP Intercity – Twoje Linie Kolejowe (TLK) i InterCity (IC) – w klasie I lub II. Umożliwia on korzystanie przez 75 minut również z komunikacji miejskiej – autobusów, tramwajów, metra i SKM – na terenie 1. strefy biletowej.

Bilet lotniskowy Kolei Mazowieckich – pasażerowie mogą bez dodatkowych opłat korzystać ze wszystkich środków komunikacji miejskiej (autobusy, tramwaje, metro, pociągi SKM) na obszarze 1. strefy biletowej.

Bilet ŁÓDŹ-WARSZAWA w ramach oferty „ŁKA łączy z Warszawą" to specjalna oferta dla pasażerów, którzy kupią bilet Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej z Łodzi do Warszawy. Umożliwia on korzystanie przez 75 minut również z komunikacji miejskiej ZTM – autobusów, tramwajów, metra i SKM – na terenie 1. strefy biletowej.

Bilety na WTP w gminach

Na preferencyjnych warunkach z Warszawskiego Transportu Publicznego mogą także korzystać mieszkańcy gmin aglomeracji warszawskiej. Gminy: Marki, Ząbki, Łomianki, Izabelin i Konstancin-Jeziorna włączone zostały do I strefy biletowej.



Gminy aglomeracji objęte są ofertą „Warszawa+" i w ramach podpisanej z Zarządem Transportu Miejskiego umowy, dofinansowują bilety dla swoich mieszkańców. Z biletów metropolitalnych korzystają mieszkający 26 gmin: Góry Kalwarii, Jabłonnej, Józefowa, Kampinosu, Kobyłki, Konstancina-Jeziornej, Legionowa, Leszna, Lesznowoli, Nadarzyna, Nieporętu, Otwocka, Ożarowa Mazowieckiego, Piaseczna, Piastowa, Prażmowa, Pruszkowa, Radzymina, Raszyna,

Starych Babic, Sulejówka, Wiązownej, Wieliszewa, Wołomina, Zielonki oraz Ząbek.

Do szkoły bezpłatnie WTP

WTP ma także specjalną ofertę dla uczniów warszawskich szkół podstawowych oraz uczniów szkół podstawowych mieszkających w stolicy, ale uczących się poza jej granicami. Mogą oni bezpłatnie korzystać z Warszawskiego Transportu Publicznego dzięki Karcie Ucznia.

Karta Ucznia to Warszawska Karta Miejska, uprawniająca do bezpłatnych przejazdów w obszarze 1. i 2. strefy biletowej Warszawskiego Transportu Publicznego. Dzięki niej uczniowie podstawówek mogą podróżować nie tylko po samej Warszawie, ale po całej aglomeracji: autobusami linii strefowych, Szybką Koleją Miejską – poza granicami Warszawy, autobusami linii lokalnych „L" oraz – w ramach oferty „Wspólny bilet ZTM-KM-WKD" – pociągami Kolei Mazowieckich i Warszawskiej Kolei Dojazdowej na obszarze obowiązywania wspólnego biletu.

Z karty ucznia w postaci odrębnego dokumentu (plastikowej karty) nadal korzystają uczniowie posiadający tradycyjne, papierowe legitymacje. Uczniowie rozpoczynający naukę w szkołach podstawowych w tym roku szkolnym dostają e-legitymacje – taka legitymacja poświadcza uprawnienia do bezpłatnych przejazdów, nie trzeba wyrabiać Karty Ucznia.

Bilet Warszawiaka

Z tańszych biletów komunikacji miejskiej mogą korzystać posiadacze Biletu Warszawiaka. Przysługuje on:

- osobom zameldowanym na pobyt stały lub zamieszkującym na terenie m.st. Warszawy i rozliczającym podatek dochodowy od osób fizycznych (PIT) w stolicy.
- dzieciom zamieszkałym na terenie m.st. Warszawy, jeżeli co najmniej jeden z ich rodziców/opiekunów prawnych jest zameldowany w Warszawie na pobyt stały albo zamieszkuje na terenie Warszawy i rozlicza podatek dochodowy od osób fizycznych w urzędzie skarbowym w Warszawie, bez względu na to czy osiąga dochód.

Zaparkuj i przesiądź się do WTP

Sprawny podróżowanie po stolicy umożliwiają także parkingi P+R. To udogodnienie zarówno dla mieszkańców Warszawy, jak i ościennych miejscowości. W takim miejscu można bezpiecznie zostawić samochód lub rower i w dalszą podróż ruszyć WTP.

Sieć parkingów „Parkuj i Jedź" w Warszawie to już 17 obiektów. Jest na nich blisko 4,8 tys. miejsc parkingowych dla samochodów (w tym ponad 100 dla osób z niepełnosprawnościami) oraz prawie 1000 dla rowerów. Parkingi są czynne we wszystkie dni tygodnia w godz. 4:30-2:30 a w weekendy przez całą dobę. Kierowcy, którzy chcą zostawić samochód bez opłat na dłużej niż 20 minut, muszą posiadać aktywny bilet WTP: krótkookresowy (dobowy, 3-dniowy, weekendowy) lub długookresowy (m.in. 30- i 90-dniowy) albo uprawnienia do bezpłatnych przejazdów. Naliczanie opłaty za postój rozpoczyna się po upływie 20 minut od momentu wjazdu na teren parkingu. Niektóre obiekty P+R cieszą się tak dużą popularnością, że trudno znaleźć wolne miejsce.

Dodatkowym udogodnieniem na P+R jest możliwość skorzystania z 38 stanowisk ładowania pojazdów elektrycznych i hybrydowych.



Komunikacyjne młodzieży chowanie

W trakcie roku szkolnego pracownicy Zarządu Transportu Miejskiego odwiedzają wiele warszawskich szkół, w których opowiadają o zaletach Warszawskiego Transportu Publicznego oraz uczą bezpiecznego korzystania z komunikacji miejskiej.

Do korzystania z komunikacji publicznej warto zachęcać już od najmłodszych lat. Dlatego od wielu lat, Zarząd Transportu Miejskiego współorganizuje lekcje wychowania komunikacyjnego w szkołach aglomeracji warszawskiej, podczas których w przystępny sposób opowiadamy o bezpiecznym podróżowaniu, rodzajach środków komunikacji, zaletach transportu zbiorowego oraz zasadach zachowywania się w podróży, w tym w trakcie sytuacji nadzwyczajnych.

Dzieci chętnie biorą aktywny udział w zajęciach. Zajęcia dla każdej grupy są podzielone na dwie części. W pierwszej części rozmawiamy z dziećmi o transporcie publicznym, jego zaletach oraz o zasadach bezpiecznego podróżowania. Pomaga nam Pan Bilecik, który jest bohaterem cyklu krótkich filmów edukacyjnych nagranych w prawdziwej scenerii przystanków autobusowych i tramwajowych, peronów SKM, stacji warszawskiego metra oraz w autobusie. Pan Bilecik opowiada o praktycznym korzystaniu z komunikacji miejskiej, zasadach bezpieczeństwa oraz komunikacyjnych dobrych manierach. Na koniec zajęć każdy z uczestników otrzymuje książeczkę, która w dostępny sposób podsumowuje informacje na temat stołecznej komunikacji miejskiej.

Druga część zajęć ma wymiar bardziej praktyczny. Dzieci mogą zajrzeć do środka elektrycznego autobusu i zajrzeć w niedostępne na co dzień zakamarki pojazdu – komorę silnika, pantograf czy baterie. Kierowca Miejskich Zakładów Autobusowych opowiada o budowie autobusu, pokazuje oznaczenia pojazdów, system informacji pasażerskiej, sposób działania kasowników i biletomatów, przedstawia zasady bezpiecznego wsiadania i wysiadania z pojazdów komunikacji miejskiej oraz zasady ich opuszczania w sytuacji zagrożenia.

Jak wziąć udział w takich zajęciach?

Nauczyciele mogą zgłaszać klasy na zajęcia pod adresem: ekozajecia@ztm.waw.pl. Do zgłoszenia należy dołączyć skan wypełnianego formularza.

Warunkiem uczestnictwa jest zapewnienie na terenie szkoły miejsca do zaparkowania autobusu (12-metrowego) tak, aby uczniowie mogli się przy nim bezpiecznie poruszać podczas zajęć.

W trakcie trwania roku szkolnego możemy odwiedzić ograniczoną liczbę placówek (w ciągu jednego dnia w zajęciach może uczestniczyć pięć klas z jednej szkoły), jednak nawet, jeśli nie udało się zapisać, to nic straconego. Nauczyciele mogą korzystać z gotowego scenariusza zajęć, dostępnego na stronie https://www.ztm.waw.pl/zajecia-szkolne i sami przeprowadzić lekcję.



Marlena Górska-Jaros – odpowiedzialność, współpraca, rozwój i perfekcyjna organizacja

Poznajcie kolejną Twarz Warszawskiego Transportu Publicznego. Marlena Górska-Jaros pracuje w Miejskich Zakładach Autobusowych od 22 lat i zna branżę jak mało kto.

Od dziecka jej pasją była motoryzacja. A stąd już bardzo blisko do zawodu kierowcy. Wystarczyła więc niewielka inspiracja i pani Marlena trafiła na kurs prawa jazdy na autobusy. Egzamin zdała bez problemów. Kolejny krok był znacznie trudniejszy, bo kobieta za kółkiem autobusu jeszcze kilka lat temu to był prawdziwy ewenement. Pani Marlena udowodniła, że „twarda z niej babka" i nie straszny jej nawet Ikarus. Dostała szansę i spotkała się z mnóstwem wsparcia i życzliwości choć wyzwań nie brakowało.

Pani Marlena była piątą kobietą w Warszawie, która woziła pasażerów po stołecznych ulicach. *- To były inne czasy i inne wozy. Kobieta za kółkiem była wówczas niecodziennym zjawiskiem w typowo męskim świecie i bywało pod górkę* – wspomina. Pani Marlena czuła się jednak za kierownicą doskonale, a jazda sprawiała jej mnóstwo przyjemności. Pracowała dużo i chętnie. Kiedy nadarzyła się okazja do dalszego rozwoju postanowiła ją wykorzystać. W 2005 roku stanęła przed nowym wyzwaniem i rozpoczęła pracę na stanowisku dyspozytora.

Służymy miastu, to misja. Zawsze staramy się sprostać oczekiwaniom pasażerów, bo to oni są najważniejsi. Wykonujemy tą pracę z myślą o tym, by dotarli punktualnie i komfortowo tam, dokąd zmierzają. Trzymamy się założonego planu i realizujemy go. Trzeba wszystko dopiąć na ostatni guzik choć na to, co się dzieje na mieście – jak kolizje, objazdy, niepoodziewane zdarzenia – nie mamy wpływu.

Praca dyspozytora, jak zaznacza pani Marlena, jeśli wszystko idzie tak, jak powinno zgodnie z planem – jest spokojna. Tylko że zdarza się to naprawdę rzadko - zazwyczaj trzeba na bieżąco reagować na to, co dzieje się na miejskich ulicach.

W ciągu godziny, między 5 a 6 rano, z zajezdni przy ulicy J.P. Woronicza wyjeżdża około stu autobusów czyli ponad jeden na minutę. Jeżeli nie wydarzy się nic nieprzewidzianego, praca idzie sprawnie, a kierowcy systematycznie wyjeżdżają na miasto. Jeśli jednak trafi się niedyspozycja kierowcy, autobus ulegnie awarii, wydarzy się kolizja lub wypadek należy błyskawicznie podjąć decyzję, umiejętnie rozdysponować zadania aby zminimalizować straty.



Pani Marlena pracowała jako dyspozytor jedenaście lat. W 2016 roku otrzymała propozycje objęcia stanowiska głównego dyspozytora i to było kolejne wyzwanie wiążące się z ogromną odpowiedzialnością, ciągłym podejmowaniem trudnych decyzji. W swojej pracy dużo rozmawia, pyta, słucha. Ceni sobie samodzielność, chęć rozwoju, zaangażowanie i dobrą organizację pracy. Bardzo szanuje pracowników i jest wdzięczna za ich wkład pracy. Uważa, że robią coś niesamowitego – codziennie organizują, realizują, rozliczają i przewożą pasażerów starając się sprostać oczekiwaniom.

Na Oddziale R1 obecnie zatrudnionych jest około 900 pracowników (880 kierowców i 20 pracowników umysłowych – dyspozytorów i inspektorów). Do realizacji planu codziennie potrzebna jest grupa około 600 kierowców – dotyczy to tylko Oddziału R1. W sumie, codziennie, oczywiście mowa o dniu powszednim, ze wszystkich zajezdni MZA na ulice miasta wyjeżdża w godzinach szczytu ponad 1 100 autobusów MZA.

Dla Pani Marleny bardzo ważni są ludzie, mówi, że sama wszystkiego by nie ogarnęła gdyby nie jej fantastyczni inspektorzy, dyspozytorzy, kierowcy i oczywiście kierownicy oddziału. To oni tworzą atmosferę i są wizytówką firmy. To na nich wszystko się opiera.

Wolny czas spędza z nastoletnimi córkami, przyjaciółmi i ukochanymi zwierzętami. Wspólne spacery - to sposób na oderwanie się od codzienności i doskonały relaks.

WTP dla uczniów

Nowy rok szkolny to także zmiany związane z korzystaniem z Warszawskiego Transportu Publicznego przez uczniów szkół podstawowych. Od tego roku uczniowie otrzymują e-legitymacje, które poświadczają uprawnienie do bezpłatnych przejazdów WTP – nie jest więc potrzebna odrębna karta. Co się zmieniło, kto i na jakich zasadach może podróżować WTP – na te pytania odpowiadamy poniżej.

Czy uczniowie podstawówek w Warszawie korzystają z bezpłatnych przejazdów WTP?

Tak, i nie tylko w Warszawie. Uczniowie warszawskich szkół podstawowych oraz zamieszkali w Warszawie ale uczący się w warszawskich szkołach podstawowych mogą bezpłatnie poruszać się WTP na obszarze 1. i 2. strefy biletowej w okresie nauki w szkole podstawowej, nie tylko w drodze do szkoły. Czyli mogą podróżować nie tylko w Warszawie ale także poza nią - autobusami linii strefowych, linii lokalnych „L", Szybką Koleją Miejską oraz – w ramach oferty „Wspólny bilet ZTM-KM-WKD" – pociągami Kolei Mazowieckich i Warszawskiej Kolei Dojazdowej na obszarze obowiązywania wspólnego biletu.

Czy legitymacja szkolna z podstawówki w Warszawie uprawnia moje dziecko do bezpłatnych przejazdów?

Wydawane od roku szkolnego 2024/2025 tzw. e-legitymacje dla uczniów warszawskich szkół podstawowych są dokumentem poświadczającym uprawnienie do bezpłatnych przejazdów. Nie trzeba więc wyrabiać Karty Ucznia. Jeśli placówka szkolna wybrała format legitymacji z tzw. warstwą cyfrową, ZTM wgrał na nie wejściówkę do metra na 8 lat.

Uczniowie starszych klas, którzy mają papierowe legitymacje, otrzymali w swoich szkołach Karty Ucznia czyli uczniowskie karty miejskie, które poświadczają ich uprawnienia do bezpłatnych przejazdów. Karty Ucznia otwierają także bramki w metrze.

Czy uczeń starszej klasy szkoły podstawowej, który ma e-legitymację, musi mieć także Kartę Ucznia?

Nie musi, e-legitymacja poświadcza uprawnienia do bezpłatnych przejazdów.

Czy dzieci mieszkające poza Warszawą, chodzące do warszawskich szkół, także mogą skorzystać z bezpłatnych przejazdów?

Tak, z mogą z nich korzystać wszyscy uczniowie warszawskich szkół podstawowych. Wystarczy e-legitymacja (wydawane są od roku szkolnego 2024/2025). Uczniowie starszych klas, którzy mają papierowe legitymacje, otrzymali w swoich szkołach Karty Ucznia poświadczające ich uprawnienia do bezpłatnych przejazdów.

A co z dziećmi mieszkającymi w Warszawie, a uczęszczającymi do szkół poza miastem?

Do bezpłatnych przejazdów uprawnieni są zarówno uczniowie warszawskich szkół, jak i uczniowie mieszkający w Warszawie dojeżdżający do szkół poza granicami Warszawy. Uczeń, który mieszka w stolicy ale chodzi do szkoły poza Warszawą, musi posiadać Kartę Ucznia, która poświadczy jego uprawnienia do bezpłatnych przejazdów.

Karta ucznia – dla kogo i w jakiej formie?

To Warszawska Karta Miejska, uprawniająca do bezpłatnych przejazdów na obszarze 1. i 2. strefy biletowej warszawskiej komunikacji miejskiej w okresie nauki w szkole podstawowej. Posiadacze karty mogą bezpłatnie poruszać się po aglomeracji warszawskiej nie tylko w drodze do szkoły. Z Karty Ucznia w postaci odrębnego dokumentu (plastikowej karty) korzystać mogą uczniowie posiadający tradycyjne, papierowe legitymacje wydane przez szkołę podstawową na terenie Warszawy oraz wszyscy uczniowie szkół podstawowych (bez względu na rodzaj posiadanej legitymacji) mieszkający na terenie Warszawy, a uczący się poza nią.



Czy muszę udać się do POP, żeby wyrobić mojemu dziecku Kartę Ucznia?

W przypadku szkół, które mają podpisaną umowę z Zarządem Transportu Miejskiego, o Kartę Ucznia można wnioskować w szkole lub poprzez link, który podano w sekretariacie szkoły.

Wiele spraw związanych z usługami Warszawskiego Transportu Publicznego można załatwić online w e-POP, dzięki któremu nie wychodząc z domu można wnioskować o kartę miejską, kartę miejską dla osób 70+, Kartę Warszawianki/Kartę Warszawiaka, Kartę Ucznia, złożyć wnioski i skargi w sprawach windykacyjnych, sprawdzić zadłużenie windykacyjne oraz umówić się na spotkanie informacyjne online. Kartę Ucznia można wyrobić też w stacjonarnym Punkcie Obsługi Pasażera.

Jak długo ważna jest Karta Ucznia?

Karty Ucznia wydawane są maksymalnie na 8 lat. Ważność karty można sprawdzić w kasowniku, bramce metra lub online na stronie https://sprawdzkarte.wtp.waw.pl.

Czy Kartę Ucznia trzeba wymienić gdy traci ważność?

Tak, kartę trzeba wymienić. Można to zrobić tak jak opisaliśmy powyżej.

Czy zgubioną Kartę Ucznia trzeba wyrobić ponownie?

Tak, w taki sam sposób jak opisaliśmy powyżej.

Czy uczniowie szkół ponadpodstawowych korzystają z bezpłatnych przejazdów?

Uczniowie szkół ponadpodstawowych korzystają z ustawowej ulgi w cenie biletu 50 proc.

Czy legitymacja ze szkoły ponadpodstawowej działa jak karta miejska?

E-legitymacje dla uczniów warszawskich szkół ponadpodstawowych mogą być nośnikiem biletów komunikacji miejskiej, jeśli placówka szkolna wybrała format legitymacji z tzw. warstwą cyfrową. Na takiej legitymacji można zapisać bilet długookresowy np. w biletomacie, nie trzeba wyrabiać Warszawskiej Karty Miejskiej. Jeśli uczeń szkoły ponadpodstawowej ma tradycyjną legitymację, powinien wyrobić Warszawską Kartę Miejską

Co z dziećmi z rodzin wielodzietnych? Czy co roku trzeba składać nowy wniosek o bilet dla nich?

Nie. Zasady przedłużania uprawnień dla dzieci z rodzin wielodzietnych zostały skrócone i uproszczone. W sytuacji rodzin wielodzietnych, które złożyły wnioski o uprawnienia po dniu 1 maja 2023 r., nie ma konieczności ponownego składania wniosku w tym roku, w celu przedłużenia uprawnienia. Dzieci z rodzin z 3 dzieci dokonują jedynie zakupu biletu w POP ZTM. Dzieci z rodzin z czwórką i więcej dzieci, które ukończyły 18 rok życia – przedkładają w POP ZTM aktualną legitymację szkolną/studencką, a uprawnienie zostanie im przedłużone na kolejny okres ważności legitymacji. Młodsze dzieci z tych rodzin mają wgrane uprawnienie do 18 roku życia.



Parkuj i Jedź
P+R

Warszawski Transport Publiczny



PARKUJ ZA DARMO* I BEZPIECZNIE NA

P+R ŻERAŃ

Bezpośredni dojazd do metra | **Wygodne** przesiadki | **Dostępny** 24/7 | **Parking** monitorowany

*Dla posiadaczy biletów Warszawskiego Transportu Publicznego z wyłączeniem biletów 20-; 75- i 90-minutowych.

Warszawa

STOLICA WYGODY

Autobusy jadą na wojnę

We wrześniu 1939 roku polskim żołnierzom brakowało samochodów, żeby nadążyć za szybko posuwającym się niemieckim Wehrmachtem. Sytuację starały się ratować pojazdy transportu publicznego, które służyły w Wojsku Polskim. Były sanitarkami, przewoziły żołnierzy, ratowały złoto i bezcenne zabytki polskiej kultury.

Polska, po odzyskaniu niepodległości w 1918 roku była krajem zniszczonym przez działania wojenne i rabunkową gospodarkę zaborców-okupantów, w dodatku bardzo zróżnicowaną pod względem rozwoju gospodarczego. O ile na Śląsku, Pomorzu i w Wielkopolsce było dużo przemysłu i fabryk, o tyle na ziemiach dawnego zaboru rosyjskiego ludzie żyli często w skrajnej biedzie.

Jakby tego było mało, Polska jeszcze przez kilka lat musiała się zmagać w walce o swoje zachodnie i wschodnie granice, a kiedy już sobie z tym poradziła, nadeszła wojna celna z Niemcami i światowy kryzys gospodarczy. W takiej sytuacji II Rzeczpospolita była w stanie wybudować Gdynię i Centralny Okręg Przemysłowy. Modernizacji podlegała także polska armia (choć dziś, bogatsi o doświadczenia II wojny światowej, możemy mówić, że zmiany szły za wolno) – nasz przemysł produkował samoloty myśliwskie i bombowe, nowoczesne działa i karabiny maszynowe, sprzęt optyczny (Polskie Zakłady Optyczne, gdzie dziś jest siedziba Zarządu Transportu Miejskiego, produkowały m.in. celowniki do dział przeciwlotniczych 75 mm). Jednym z dużych problemów polskiego wojska w czasie wojny obronnej okazał się brak samochodów, którymi można by przewozić oddziały na zagrożone odcinki frontu lub szybko się wycofać. Kiedy polska piechota maszerowała, Niemcy na pole bitwy przyjeżdżali ciężarówkami i nie dość, że Polaków wyprzedzali, to jeszcze przystępowali do walki wypoczęci, podczas gdy nasze wojsko było zmęczone wielogodzinną wędrówką.

W oczach żołnierzy

Opisy takich zmagań można znaleźć w wielu wspomnieniach polskich żołnierzy. Kapitalną, choć bolesną lekturą, jest w tym przypadku książka „Wrześniowe dni", napisana przez młodego polskiego oficera Tadeusza Pietrzaka, żołnierza kompanii przeciwpancernej 29 pułku Strzelców Kaniowskich, wchodzącej w skład 25 Dywizji Piechoty gen. Franciszka Altera. Można tam przeczytać o polskich żołnierzach idących w upale i kurzu, często pod bombami niemieckich samolotów. Potem ruszających do natarcia w Bitwie nad Bzurą, a wreszcie broniących Warszawy.



fot. NAC, sygn. 3/1/0/7/3136 (syg. daw. 1-W-3136)
Fotografia ukazująca rzekomą koncentrację wojsk polskich w okolicach Gdańska. Polska piechota w marszu.
sierpień 1939

Franciszek Pietrzak jest bystrym obserwatorem i przekazuje wiele wartych zapamiętania obrazów i sytuacji. Jeden z nich, to epizod Bitwy nad Bzurą: *Podczas marszu musieliśmy ustąpić miejsca wyprzedzającej nas kolumnie sanitarnej wyposażonej w autobusy pomalowane na barwy wozów sanitarnych. Za nimi jechały wozy konne z wielkimi czerwonymi krzyżami. Wszystko to było wypełnione rannymi, których wieziono do szpitala w Kutnie.*

Nie wiadomo, skąd te autobusy pochodziły i w barwach jakiego przedsiębiorstwa służyły w czasie pokoju. Wiadomo jednak, że działo się to już w dość niedalekiej odległości od Warszawy, a takich sytuacji było więcej. Podobną rzecz można odszukać we wspomnieniach ppłka lekarza Mieczysława Kowalskiego: *Kompania kwaterowała na placu Trzech Krzyży na rogu Wiejskiej, w lokalu kina i przyległych sklepach. Z kompanii miałem połączenie telefoniczne. Ponadto podporządkowałem sobie samochody sanitarne i adaptowane autobusy miejskie, które były w dyspozycji Komendy Miasta, bo i ta instancja w czasie Obrony Warszawy istniała. Niestety sporo sanitarek, stojących pod Komendą Miasta spaliła się wraz z załogą podczas nalotów bombowych w pierwszych dniach obrony,* zawartych w tomie „Obrona Warszawy we wrześniu 1939 r. w relacjach jej uczestników", „Niepodległość i Pamięć" 17/1 (31), 273-336.

Takich i podobnych sytuacji było we wrześniu 1939 roku zdecydowanie więcej. Nie o wszystkich dzisiaj wiadomo, być może nie wszystkie zostały opisane i zaginęły gdzieś we wrześniowym zamieszaniu. Oczywiście, rekwizycje pojazdów cywilnych to normalna procedura, przewidziana przez różne armie. We wrześniu w Wojsku Polskim problem braku środków komunikacyjnych był szczególnie odczuwalny – najbardziej rzucała się w tym przypadku dysproporcja w możliwościach obu walczących armii.



fot. NAC, sygn. 3/1/0/8/3857 (syg. daw. 1-G-3857)
Autobusy marki Somua i Chevrolet w Warszawie
1937 - 1939



fot. NAC, sygn. 3/1/0/8/3851 (syg. daw. 1-G-3851)
Autobus marki Mercedes w Warszawie
kwiecień 1937

Zgodnie z instrukcją

Polska, odbudowująca się z ruin po I wojnie światowej, była „samochodowo" zapóźniona w stosunku do wielu krajów europejskich. Badacz kampanii wrześniowej Witold Jarno w swojej pracy „Służba samochodowa Wojska Polskiego w latach trzydziestych XX wieku" podaje, że w 1939 roku w Polsce zarejestrowanych było 41 948 samochodów, z czego ledwie 8 609 to były ciężarówki. Problemem był nie tylko brak odpowiedniego sprzętu, ale też wyszkolonych kierowców. Ogólnie, na wyposażeniu polskiej dywizji piechoty w 1939 r. etatowo było 75 samochodów, z czego większość w strukturach batalionu saperów i baterii motorowej artylerii przeciwlotniczej 40 mm.

Oczywiście, były też jednostki bardziej zmotoryzowane, takie choćby jak dwa bataliony czołgów lekkich, 10 Brygada Kawalerii czy Warszawska Brygada Pancerno-Motorowa, ale podstawą polskiej armii było 30 regularnych dywizji piechoty i do tego dziewięć dywizji piechoty rezerwowych, a tymczasem trzeba było reagować na szybko zmieniającą się sytuację na froncie.

Polskie dokumenty wojskowe, m.in. Instrukcja o wojskowych przewozach samochodowych z 31 VII 1937 r., Warszawa 1937 przewidywały użycie pojazdów cywilnych w czasie wojny:

Wojskowe kolumny samochodowe – w myśl instrukcji z 1937 r. – miały dokonywać dwóch zasadniczych rodzajów przewozów: zaopatrzeniowych (żywność, amunicja itp.) – do czego wykorzystywać miano kolumny samochodów ciężarowych – oraz przewozu rannych i chorych przez kolumny sanitarne oraz doraźnie przez odpowiednio przystosowane do tego zadania kolumny samochodów ciężarowych. Oprócz tego kolumny samochodów ciężarowych (a w wyjątkowych wypadkach kolumny samochodów osobowych oraz autobusy)



fot. NAC, sygn. 3/1/0/8/3854 (syg. daw. 1-G-3854)
Autobus linii "L" marki Chevrolet przejeżdżający przez pl. Krasińskich.
Widoczny budynek Sądu Okręgowego przy pl. Krasińskich 12.
grudzień 1938

mogły dokonywać także przewozu pododdziałów wojskowych do określonego miejsca, lecz tego typu zadania miały jedynie charakter pomocniczy w stosunku do wspomnianych dwóch zasadniczych zadań" W. Jarno "Służba samochodowa Wojska Polskiego w latach trzydziestych XX wieku" [w:] Acta Universitas Lodziensis, Folia Historica 99, 2017).

Według niektórych dokumentów jeszcze przed wybuchem działań wojennych warszawskie autobusy były używane do „motoryzacji" niektórych oddziałów. Podpułkownik Józef Zończyk Bohusz, w 1939 roku szef Wydziału Obrony Narodowej w Departamencie Piechoty Ministerstwa Spraw Wojskowych zeznał przed Komisją Powołaną w Związku z Wynikiem Kampanii Wojennej 1939 r., że dowództwo i trzy bataliony Warszawskiej Brygady Obrony Narodowej zostały całkowicie zmotoryzowane. Na przewóz wojska użyto autobusów warszawskich, natomiast broń i sprzęt otrzymały odpowiednie wozy motorowe (Instytut i Muzeum Sikorskiego w Londynie, katalog online, sygn. B/I/012g). Ta informacja jest szczególnie ciekawa, bo zazwyczaj oddziały Obrony Narodowej, jako wojsko nie wchodzące skład armii regularnej, złożone z gorzej wyszkolonych ochotników, były też słabiej wyposażone. Tymczasem w tym przypadku zdecydowano się na zmotoryzowanie tego typu oddziałów, podczas gdy tego rodzaju wyposażenia brakowało Wojsku Polskiemu.

Szybkie postępy wojsk niemieckich spowodowały, że już na początku kampanii trzeba było reagować i wysyłać rezerwy na zagrożone odcinki. W swojej książce „Komentarze do historii polskich działań obronnych 1939 roku" Marian Porwit pisze o przerzuceniu warszawskimi autobusami oddziałów 41 pułku piechoty do obrony Wyszogrodu. Niestety, wzmianka jest bardzo lakoniczna i nie ma tam informacji ani o liczbie użytych autobusów, ani o sposobie przewożenia oddziałów, ani tym bardziej jak wyglądała sama podróż. Można jednak założyć, że musiała to być liczba znaczna, skoro na etacie wojennym batalion piechoty liczył ponad 900 żołnierzy, a do tego trzeba jeszcze doliczyć sprzęt, broń (ciężkie karabiny maszynowe i moździerze) oraz zapasową amunicję.

Ciekawą informację można też znaleźć na stronie skansenpilicy.pl w artykule „Rola Pilicy w działaniach wojennych – wrzesień 1939". Według relacji żołnierza minera Pawła Smyrka autobusy warszawskie operowały w początkach września także na południe od Warszawy:

1 września 1939 roku do Modlina przyjechały z Warszawy (wieczorem) autobusy i zabrały patrole minerskie. Po drodze wstąpiliśmy do fortu po materiały wybuchowe i obraliśmy kierunek na Grójec, Białobrzegi. W Grójcu wysiadł jeden z patroli do wysadzenia szosy w wykopie. Rano o godzinie 3 byliśmy na miejscu – były to Białobrzegi.

Z kolei, na forum.odkrywca.pl w wątku zatytułowanym „Chevrolet 157 w Wojsku Polskim 1939" można znaleźć zdjęcie, na którym widać autobus taki, jakie jeździły przed wojną po Warszawie. W opisie do fotografii możemy przeczytać, że jest to „Warszawski autobus miejski na podwoziu z Lilpopa, z karoseria Z.P. Bielany S.A., z numerem rejestracyjnym A03-088 – wcielony do 11 DAplot (11 Dywizjon Artylerii Przeciwlotniczej – przyp. aut.).

Widocznie autobus dotarł już w okolice ówczesnej granicy z Rumunią, gdzie ewakuowali się polscy żołnierze. Warszawskich autobusów w tamtych stronach było więcej. Po kilku dniach wojny, kiedy stało się jasne, że Niemcy podchodzą pod Warszawę, rząd zdecydował się opuścić stolicę Polski. I w ten sposób zaczął się kolejny rozdział wojennej epopei warszawskich autobusów. Polski rząd używał ich do ewakuacji.



fot. NAC, sygn. 3/1/0/8/3859 (syg. daw. 1-G-3859)
Autobus Zawrat w Warszawie
1937 - 1939

O godz. 16.00 wzywa mnie Pan Premier do siebie. Po drodze widzę na podwórzu stojące autobusy i auta Pana Premiera pełne waliz. Pan Premier już z przypasanym rewolwerem zawiadamia mnie, o tym, że rząd wyjeżdża, i ja też mam wyjechać do Łucka. („Wrzesień 1939 roku widziany oczami Komendanta Głównego Policji Państwowej gen. bryg. Józefa Kordiana-Zamorskiego", Zeszyt Naukowy Muzeum Wojska", 19, 2006, s. [166]-185.

Bardzo możliwe, że autobusy widziane przez gen. Kordiana-Zamorskiego to były te same, o których mowa w pracy Mirosławy Pałaszewskiej „Wrzesień 1939 w Krzemieńcu". Autorka cytuje tam wspomnienia wiceministra spraw zagranicznych Jana Szembeka: *Po powrocie do Krzemieńca zastałem w starostwie mnóstwo ludzi, na placyku tłoczyły się samochody i autobusy zapełnione urzędnikami MSZ.*

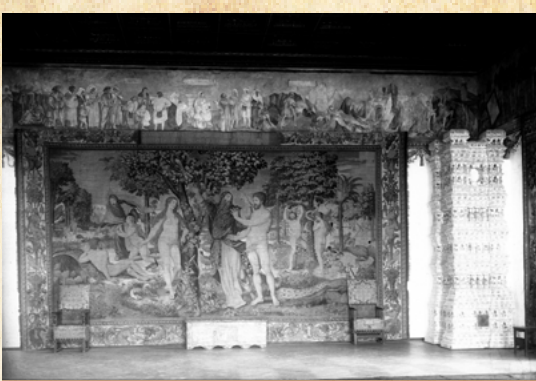
Najcenniejszy ładunek

Warszawskie autobusy ewakuowały nie tylko ludzi. Pomogły również w zachowaniu polskiego majątku narodowego oraz naszych skarbów kultury. Te wydarzenia nadają się na film sensacyjno-szpiegowski. Bo jak wywieźć z kraju około 80 ton złota w sztabach, kiedy drogi są zatłoczone uciekinierami, maszerującym wojskiem, a wróg jest tuż i tropi ten transport nawet z powietrza? Przerzut złota powierzono płk. Adamowi Kocowi, który użył do tego m.in. warszawskich autobusów. Jeden z nich prowadziła polska mistrzyni olimpijska Halina Konopacka, prywatnie żona byłego ministra skarbu Ignacego Matuszewskiego.

Złoto, spakowane do skrzyń, ułożono na siedzeniach pasażerów i kolumna ruszyła 5 września. Autobusów, transportujących bezcenny ładunek, miało być nawet 40. Trzeba było czasem spać pod gołym niebem, kryć się przed samolotami, przeciskać po słabych drogach. Łączności wtedy nie było, więc zdarzało się i tak, że kolumna się rozdzielała. Na szczęście autobusy zdały egzamin i dowiozły złoto do granicy rumuńskiej, skąd trafiło ono do portu w Constancy, a potem dalej na Bliski Wschód i wreszcie do Francji.

Podobnie było w przypadku skarbów z zamku na Wawelu, które też postanowiono ukryć przed wkraczającymi Niemcami – jak pokazały doświadczenia wojenne – bardzo słusznie. Pierwszą część podróży bezcenne zbiory (w tym arrasy) odbyły barką rzeczną w dół Wisły, do Sandomierza, a stamtąd ostatecznie do Lwowa. Z Sandomierza trzeba było popłynąć dalej i ostatecznie barki dotarły do niewielkiej osady Męćmierz w okolicach Kazimierza Dolnego.

Tam wyładowano je na chłopskie furmanki i w ten sposób ruszono przez drogi Lubelszczyzny, gdzie już zdążyła dotrzeć wojna. Taki sposób przewożenia zbiorów nie wróżył powodzenia, choćby z tego powodu, że był zbyt wolny. Na szczęście pojawiły się warszawskie autobusy:



fot. NAC, sygn. 3/1/0/11/253/7 (syg. daw. 1-K-253-7)
Wawel - Fragment Sali Poselskiej.
Na ścianie arras jagielloński przedstawiający Adama i Ewę w raju.
W kącie piec kaflowy z zamku w Wiśniowcu, u góry fryz przedstawiający scenę z życia człowieka i fragment stropu kasetonowego.
1927

12 września zjawił się w Wojciechowie wysłany z rozkazu dowódcy DOK [Dowództwo Okręgu Wojskowego] Lublin oficer, informując, że kilka autobusów czekać będzie na drugi dzień rano w Tomaszowicach. Dopiero jednak o północy znalazły się furmanki i konie. O czwartej rano spotkano wreszcie trzy autobusy warszawskie i ciężarówkę Forda na bocznej drodze pod Tomaszowicami. Autobusy były pod eskortą wojskową, prowadzone przez obsługę tramwajów warszawskich. Ciąg dalszy jazdy odbył się odtąd znanym już dzisiaj szlakiem ewakuacji i w znanych warunkach wrześniowego exodusu – pisał w londyńskich "Wiadomościach" dziennikarz Aleksander Janta-Połczyński w sierpniu 1953 r.

Kilka dni później transport spotkał się z wojskową eskortą i został przeładowany na ciężarówki. W ten sposób trafił do Rumunii, a stamtąd nawet do Kanady, gdzie przetrwał wojnę. Ich historia potoczyłaby się inaczej, gdyby nie warszawskie autobusy.

Źrodła:

T. Pietrzak „Wrześniowe dni", Kalisz 2005,
„Obrona Warszawy we wrześniu 1939 r. w relacjach jej uczestników", „Niepodległość i Pamięć" 17/1 (31),
Mirosława Pałaszewska „Wrzesień 1939 w Krzemieńcu",
W. Jarno "Służba samochodowa Wojska Polskiego w latach trzydziestych XX wieku" [w:] Acta Universitas Lodziensis, Folia Historica 99, 2017,
Instytut i Muzeum Sikorskiego w Londynie, katalog online, sygn. B/I/012g,
M. Porwit „Komentarze do historii polskich działań obronnych 1939 roku", Warszawa 1983,
Skansenpilicy.pl,
Bankoteka, „Wojenne losy polskiego złota", Wrzesień 2014,
Tygodnik „Wiadomości", 1953

Warszawa